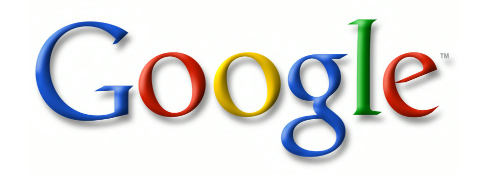
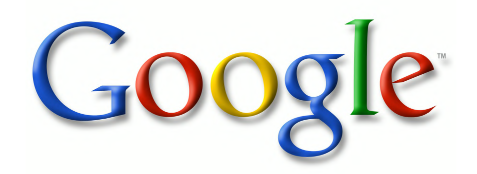
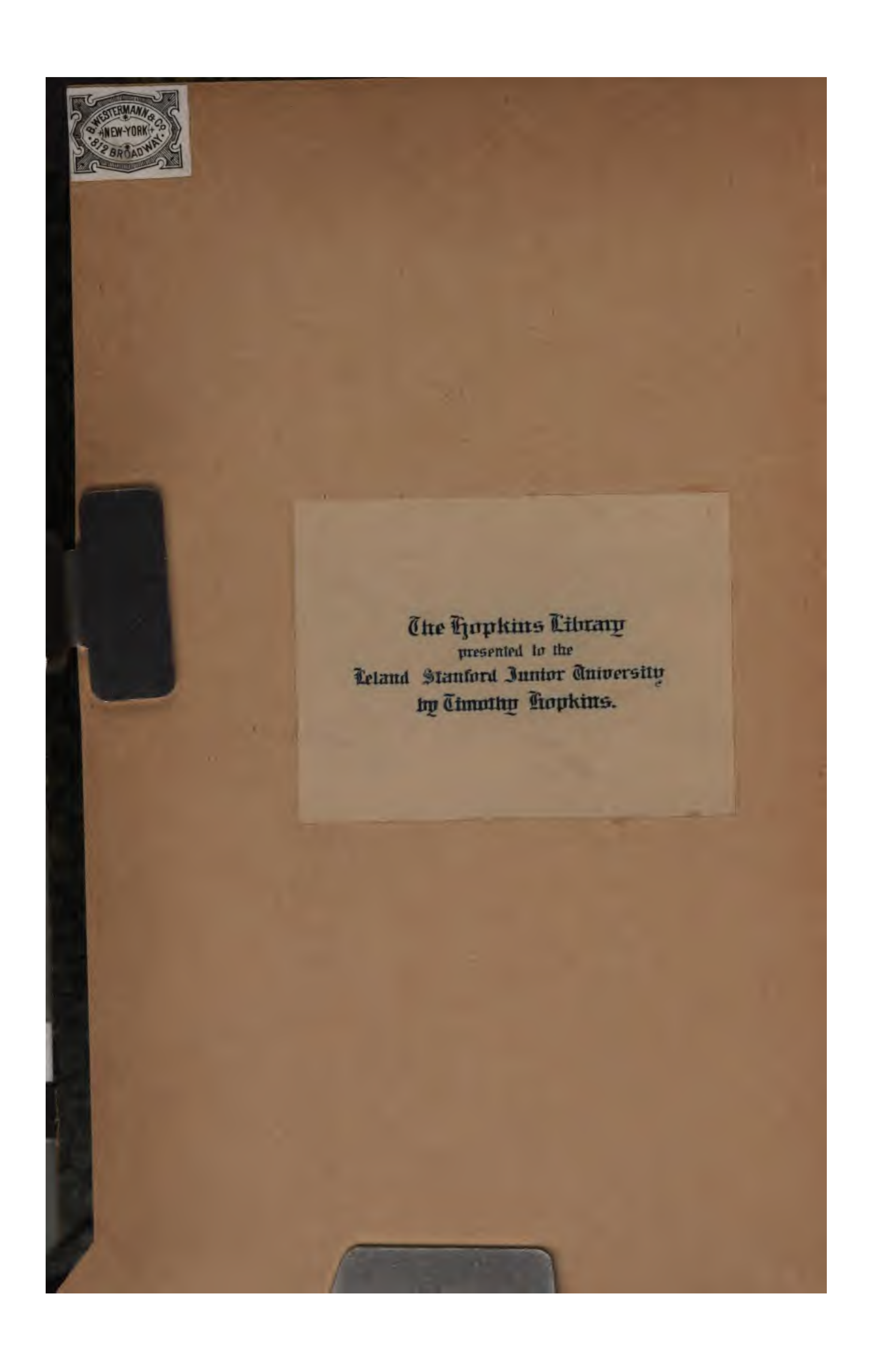






B. WESTERMANN & CO.
NEW-YORK
812 BROADWAY



Die öffentliche Meinung

und

Die Nordbahnfrage.

Von

L. B. Hellenbach.



Wien 1884.
Im Selbstverlage des Verfassers.

Schon im gewöhnlichen Leben der Menschen pflegt der Verstand gegen den Willen die Schlacht zu verlieren, was um so wahrscheinlicher eintritt, wenn die Macht des Willens durch Affecte gesteigert wird. Jede Aufregung ist daher von Uebel, weil sie eine nüchterne Beurtheilung unmöglich macht; diese letztere ist aber dort um so nothwendiger, wo es sich um die Interessen des Gemeinwohles handelt. Daß die auf der Tagesordnung stehende Angelegenheit der Nordbahn nicht nur die politische und Geschäftswelt, sondern selbst weitere Kreise in eine Aufregung versetzt hat, kann nicht geleugnet werden. Wo aber ist der Grund zu suchen?

Es ist nicht die Größe des auf dem Spiele stehenden Capitales von Millionen (obschon deren Entwerthung nicht nur für den Eigenthümer fühlbar wäre, weil sich jede Erschütterung wellenförmig fortpflanzt); es ist nicht die Beseitigung eines drückenden Tarifes, weil an einer solchen Niemand zweifelt; die Aufregung ist die Frucht des Mißtrauens überhaupt, welches durch die Corruption der Presse und die Vorgänge in den verschiedenen Körperschaften seit 30 Jahren erzeugt und genährt wurde, daher zum Theile auch berechtigt erscheint. Dieses Mißtrauen ist so groß, daß selbst Engel des Himmels, wenn sie in die verschiedenen Vertretungen und Redactionen ihren Einzug hielten, an den Sünden der Vorgänger zu leiden hätten; daher kommt es auch, daß die Geschütze der streitenden Parteien mit Projectilen, nicht einer gesunden Dialektik, sondern eines widrigen Unrathes geladen werden. So traurig dies auch ist, so kann ein Socialpolitiker meines Schlages seine Freude daran haben;

denn das Princip »Alles straft sich durch sich selbst« tritt aus der Fäulniß unserer Zustände als eine metaphysische Wahrheit ebenso heraus, wie der Umsatz von lebendiger Kraft in Spannkraft auf dem phänomenalen Gebiete der Physik.

Nur der Aufregung ist es zuzuschreiben, daß Diejenigen, welche für die Verstaatlichung und gegen den Ausgleich eintreten, übersehen, daß selbst eine sofortige Verstaatlichung ohne Ausgleich nicht durchführbar ist, und umgekehrt, daß in einem Ausgleiche das Princip der Verstaatlichung von selbst zur Geltung gebracht werden würde. Wie kommt es nun, daß klarliegende Verhältnisse für so verwickelt gehalten werden können? Woher rühren diese Ungewißheit, dieses Schwanken, dieses Mißtrauen?

Dies rührt daher, weil in der Monarchie alle Fragen des Gemeinwohles nicht vom objectiven, sondern vom subjectiven Standpunkte aus betrachtet werden. Die persönlichen und Parteiinteressen, wie nicht minder die Eitelkeit und die Furcht vor der öffentlichen Meinung spielen leider überall die Hauptrolle. Die Menschen wollen vor Allem gelten. Es gibt allerdings Individuen meiner höchst persönlichen Bekanntschaft, welche weder Gemeinderäthe, noch Abgeordnete, noch Journalisten sind, sein können und sein wollen, die sich es auch zur Ehre rechnen, von der Tagespresse beschimpft zu werden; aber es gibt auch strebsame und dabei nervöse Gemüther, die so etwas angreift. Die Zeitungen haben ihren Giftzahn allerdings schon sehr abgenützt, er packt nicht mehr; denn sprechen sie für die Nordbahn, so sagt man, sie seien bezahlt; sprechen sie gegen sie, so sagt man, sie seien nicht oder schlecht bezahlt. Der Menschenfreund bedauert dies, weil dem einen oder anderen Blatte Unrecht geschehen kann, der Socialpolitiker aber freut sich, denn »Alles straft sich durch sich selbst«.

Es läßt sich auch nicht leugnen, daß ein schwacher antisemitischer Zug in der Bewegung wahrzunehmen ist; der Menschenfreund bedauert dies, besonders in diesem Falle, denn die Gründung der Nordbahn durch das Haus Rothschild war eine »That«; nichtsdestoweniger gereicht es dem Socialpolitiker zur Genugthuung, denn die Semiten haben durch ihre Solidarität und

durchschnittliche Ethik ein langes gesellschaftliches Sündenregister, wie nicht minder die Antisemiten, besonders der früheren Jahrhunderte — durch welche die Solidarität und Specialität der Juden sogar hervorgerufen wurde und fast legitimirt wird; man kann also auch in diesem Falle sagen: »Alles straft sich durch sich selbst«.

Weit gefährlicher sind die Versammlungen, wo »Schlagworte« fabricirt werden, die einen fascinirenden Einfluß üben. »Wo Alles liebt, kann selbst ein Herbst nicht hassen!« Findet sich auch ein Held, der gegen ein solches Schlagwort und zu Gunsten einer Wahrheit in den Kampf tritt, so werden die Unrathsgeschütze auf ihn gerichtet, und muß er schon aus Mangel an Truppen unterliegen.

Es gibt zwei sehr werthvolle Eigenschaften, die unseren Politikern, Journalisten und Professoren fehlen, die an sich schon selten, vereint noch seltener angetroffen werden. Diese zwei Eigenschaften sind das selbständige Denken und der moralische Muth.

Wenn der Verstand nach Aussage eines Philosophen auch am gerechtesten vertheilt ist, so daß Niemand davon zu wenig zu besitzen glaubt, im Gegentheil Jeder noch an Andere etwas absetzen zu können vermeint, so ist es dennoch eine selbst historisch erwiesene Sache, daß die Wenigsten eigene Gedanken denken, wohl aber die Meisten sich selbe von Anderen zuschneiden lassen, wie vom Schneider ein Kleidungsstück; die Philosophie Locke's steckt noch heute den Franzosen und Engländern im Leibe. Um sich davon zu überzeugen, braucht man nur die Entwickelungsgeschichte der Religionen, Wissenschaften und Philosophien zu verfolgen. Eine einfache Bestätigung dieser Wahrheit ist, daß trotz der Verschiedenheit der Religionen so manche derselben gleich zu hundert Millionen Anhänger zählen. Das Maßgebende war stets und immer, was »man« sagte und glaubte, nicht aber, was der eigene Verstand und die eigene Vernunft billigten. Jedes Dorf, jede Coterie, jeder Verein haben ihre Leithammel, und der Rest ist eine Heerde Schafe.

Eben so selten als das selbständige Denken ist der moralische Muth, für seine Ueberzeugung einzustehen; bereits Heine

machte die Bemerkung, daß es auch alte Weiber mit Hoden gebe. Dieser moralische Muth wird auf eine harte Probe gestellt, wenn es sich um Dinge handelt, die von einer Regierung oder Geldmacht vertreten werden, weil in Oesterreich die traurige, aber nicht ganz unmotivirte Gepflogenheit der Verdächtigung herrscht. Wer eine Regierung vertheidigt oder unter Umständen ihr unbequem wird, sucht ein Amt, ein Mandat oder mindestens einen Orden, und wenn Jemand zufällig für das Recht einer Geldmacht eintritt, so ist er bezahlt. Greift er sie an, so will er etwas haben! Schöne Zustände! »Aber Alles straft sich durch sich selbst!«

Dies vorausgeschickt, wollen wir zuerst der Tagesfrage selbst näher treten und vom Standpunkte Jener beleuchten, die durch kein Mandat und kein persönliches Interesse an der Angelegenheit befangen sind, wo der Wille also gar keine Rolle spielt, die Einsicht daher freies Spiel hat; später werden wir uns mit den socialpolitischen und wirthschaftlichen Thesen beschäftigen, welche in Folge der Nordbahnfrage in Broschüren, Reden und Journalen an das Tageslicht traten.

Eine Verstaatlichung der Nordbahn ohne vorhergehenden Ausgleich, wie das von radicaler Seite gewünscht oder doch als Agitationsmittel benützt wird, ist einfach undurchführbar. Wenn man den Ausgleich im Principe verwirft und eine sofortige Verstaatlichung ohne einen solchen als Programm aufstellt, so ist das vom juridischen und volkswirthschaftlichen Standpunkte ungefähr das Programm einer Republik mit dem verstorbenen Großherzog an der Spitze. Man braucht nur alle möglich denkbaren Fälle einer nüchternen Beurtheilung zu unterziehen, die sich im Kriegsfalle zwischen Staat und Nordbahn ergeben.

Die Nordbahn-Gesellschaft ist zweifellos die Eigenthümerin des Bahnkörpers und aller Gebäude. Die von Dr. Steinwender unter dem Titel »Die Nordbahnfrage« veröffentlichte Broschüre, welche dies bestreitet, ist die Satzschrift eines gewandten Advocaten, der Alles, so gut es geht, behauptet und entkräftet, um das günstige Urtheil des Richters per fas et nefas zu gewinnen, kein Richter würde aber die Begründung in allen Punkten gutheißen. Wenn der § 10 des Privilegiums sagt:

»Nach Ablauf der 50 Privilegial=Jahre kann der Unternehmer mit den Real= und Mobiliarzugehörungen der dann erloschenen Unternehmung als Eigenthümer frei schalten, über deren Ablösung mit dem Staate oder mit Privaten in Unterhandlung treten, und wenn er selbst oder die Abnehmer jener Zugehörungen sich zur Fortsetzung der Unternehmung melden sollten, und diese als nützlich sich bewährt hätte, wird die Staatsverwaltung keinen Anstand nehmen, sich zu einer Erneuerung des Privilegiums herbeizulassen,« so ist damit klar ausgesprochen, daß nicht das Zugehör der »Bahn«, sondern der »Unternehmung« gemeint ist, zu welchem der Bahnkörper als »Realzugehör« gehört. Das Gleichniß mit dem Bergwerke hinkt, weil die Taggebäude, Werkstätten u. s. w. als Zugehör zu den Kohlen, als der Hauptsache, zu betrachten sind. Werden diese abgebaut, dann bleibt das »Zugehör«. Wenn das Recht der Unternehmung zum Betriebe erlischt, so bleibt nach § 10 das »Real= und Mobiliarzugehör« der »Unternehmung«. Wenn in der Broschüre von M. Grell: »Ueber die Verstaatlichung der Nordbahn« der Schwerpunkt darauf gelegt wird, daß der Begriff »Zugehörungen« eine Entität voraussetzt, so ist das ganz richtig, doch ist in dem gegebenen Falle diese Entität nicht der Bahnkörper, sondern die Unternehmung, der Betrieb. Auch spricht der § 1 der Concessionsurkunde vom 26. Juni 1858 nicht gegen, sondern für diese Auffassung, weil darin »Eisenbahnlinie sammt Zugehörungen« steht, dies also als Ein Ganzes, von der Unternehmung und dem Betriebe Verschiedenes anerkannt wird.

Es erübrigt also dem Staate, wenn er keinen Ausgleich anstrebt oder zu Stande bringt, nichts, als entweder 1. die Entbehrung der bisherigen Eisenbahnverbindung, oder 2. der Neubau einer parallelen Strecke, oder 3. die Expropriation im gewöhnlichen Gesetzwege — denn der Ausgleich wäre ja ausgeschlossen.

Die erste Eventualität kann gar nicht in Betracht kommen, es bleibt also nur die Alternative zwischen Punkt zwei und drei. Kann Jemand ernstlich glauben, daß man eine fertige

Bahn und fertige Gebäude brach liegen lassen oder einer unnatürlichen Bestimmung zuführen werde, um 100 Millionen zu dem Zwecke zu verausgaben, für alle Brücken, Dämme und Häuser Duplicate herzustellen? Es bleibt also nur der dritte Fall übrig, nämlich der der Expropriation des Grundes, der Häuser, der Brücken. Was geschieht nun während der Zeit, bis die zahllosen Processe mit ihren Erhebungen und Schätzungen abgewickelt sind, die, wenn auch sofort in Angriff genommen, so schnell nicht beendigt sein würden, und zufolge der Dehnbarkeit der Bestimmungen über die Ermittelung des Entschädigungswerthes sehr theuer zu stehen kommen könnten? Die Gesellschaft hätte während der Dauer des Streites keinen Betrieb und der Staat keinen Bahnkörper; wer kann einerseits die Brachlegung des Gesellschaftscapitals und andererseits die Auslagen des Staates verantworten?

Es gibt nichts als den Ausgleich, weil sich beide Parteien in einer Zwangslage befinden. Die Gesellschaft kann ohne Hilfe des Staates ihr Eigenthum nicht verwerthen, und der Staat verliert ohne Zustimmung der Gesellschaft Millionen, wenn er nicht einfach einen Gewaltact ausüben will. Einen solchen Muthwillen könnte man nur in der Kinderstube oder im wilden Kampfe der Parteien erwarten.

Die Bestimmung über die Privilegiumsverlängerung ist gleichfalls nicht so einfach zu beseitigen, denn die Unternehmung ist eine so nützliche, daß die Eisenbahnverbindung nach dem Norden gewiß nicht beseitigt werden wird, nur die Tarifbestimmung und deren Mißbrauch waren schädlich. Allerdings sind keine präcisen Bestimmungen über die Dauer des weiteren Betriebes vorhanden, sie kann daher eine kürzere oder längere sein; ob der Betrieb aber gänzlich eingestellt und die wenn auch bedingt ausgesprochene Erneuerung des Privilegiums in Rücksicht auf die jetzige Gesetzgebung ohne alle Entschädigung verweigert werden könnte, steht noch in Frage. Doch wäre es überhaupt gefehlt, wenn man in Angelegenheit der Nordbahn den Standpunkt des formellen Rechtes allein einnehmen wollte und nicht den der allgemeinen Interessen und der Billigkeit.

Welches Problem immer auf die Tagesordnung gesetzt wird, so gibt es doch nur einen Weg, der zur richtigen Lösung führt, und dieser ist die Berücksichtigung der Erfahrung und deren Verwerthung durch logische Ableitung der Consequenzen; beides wurde bei Conception und Beurtheilung der Vorlage nicht berücksichtigt, sonst hätte sich die Lösung von selbst ergeben.

Durch die Erfahrung belehrt, hat der Staat bei Verleihung einer Concession immer auf drei Momente Rücksicht genommen:

1. Daß die Bahn unentgeltlich nach einer Reihe von Jahren in das Eigenthum des Staates übergehe. Die Verstaatlichung war also immer das Ziel der Concessionen.

2. Daß dem Staate die Möglichkeit einer früheren Ablösung nach billigen und festgestellten Bedingungen offen bleibe.

3. Daß der Staatsverwaltung Einfluß auf die Tarife zukomme, um einer Monopolisirung und Schädigung der Production Einhalt thun zu können.

Amortisation, Expropriation und Tarif sind die Grundlagen jeder Concession der neueren Zeit. Ist für diese Petita Sorge getroffen, so mag das Capital Eisenbahnen bauen, so viel es will und kann. Diesen Cardinalpunkten hat die Concessionsurkunde der Nordbahn gar nicht, der vorliegende Ausgleich nur theilweise Rechnung getragen; das Erstere kann man begreifen, das Zweite nicht. Daß die erste Concession wegen mangelnder Erfahrung nicht auf richtige Basis gestellt wurde, kann nicht überraschen. Jede neue Wahrheit kann auf den Widerstand der Fachmänner und der Presse unbedingt rechnen; das war so und wird immer so bleiben, weil Selbstüberschätzung und Größenwahn in diesen Kreisen heimisch sind. Die Eisenbahnen und die Dampfkraft wurden ebenso verworfen, wie das kopernikanische Weltsystem, der Blutumlauf und der Galvanismus; man gab daher dem Hause Rothschild die Concession der Nordbahn, und prophezeite der Anlage die Lebensunfähigkeit. Ob nun die Unternehmer, bewußt berechnend oder unbewußt divinatorisch, das Richtige getroffen, bleibt sich gleich; sie bauten eine Bahn, welche die werthvollen Steinkohlen mit einer Groß=

stadt und Wasserstraße verbindet und ein von Alpen freies, fruchtbares Land durchschneidet. Die Operation gelang, und man kann den Unternehmern den Gewinn nicht mißgönnen, weil sie Niemand für den etwaigen Verlust entschädigt hätte; der moderne Kampf gegen die übergreifende Macht des Capitals hat zwar seine Berechtigung, aber er darf die Grenzen von Recht und Billigkeit nicht überschreiten, und muß überhaupt ganz anders geführt werden, als er derzeit geführt wird, wenn er einen Erfolg haben soll. Wir kommen später auf dieses Thema zurück. Man begreift, daß die Concession an die Nordbahn gerade in den Cardinalpunkten einer gesunden Eisenbahn-Politik nicht entspricht; es wäre daher Sache der Minister gewesen, nicht als Eklektiker einen Ausgleich zusammen zu stoppeln, sondern mit der, für den Staat günstigsten bestehenden Eisenbahn-Concession in der Hand, den Vertretern der Nordbahn unter Verleugnung des Grundsatzes: de mortuis nil nisi bene folgende gemüthliche Ansprache zu halten:

»Meine Vorgänger im Amte aus dem Jahre 1836 haben eine große Dummheit (mit so vielen anderen) begangen, als sie Euch die Concession unter obigen Bedingungen gaben; Eure Vorgänger haben diesen Mißgriff rücksichtslos ausgenützt und Ihr habt es für Eure Pflicht gehalten, im Interesse Eurer Actionäre in die Fußstapfen Eurer Vorgänger zu treten. So weit der Thatbestand. Euer Privilegium erlischt; es ist daher an der Zeit, daß wir die Fehler und Sünden unserer beiderseitigen Vorgänger wieder gut machen. Wir werden uns daher auf den Standpunkt stellen, daß die seinerzeitige Concession unter vernünftigen Bedingungen im Jahre 1836 abgeschlossen worden wäre. Unter dieser Voraussetzung hättet Ihr Euer Capital zum Theile bereits amortisirt; diesem Umstande muß Rechnung getragen werden, ob die Regierung früher oder später zur Verstaatlichung schreitet; das, was Ihr versäumt, müßt Ihr einholen und mit den anderen Bahnen gleichen Schritt halten und meinen Nachfolgern eventuell Eure Bahn, analog den anderen Bahnen, im Jahre 1926 lastenfrei übergeben. Es muß mir aber eine frühere Ablösung in gleicher Weise unter festen Be-

dingungen gewahrt bleiben, und kann die Regierung in Rücksicht auf Euren 50jährigen Fruchtgenuß zur Ablösung schreiten, wenn sie will. Auch müßt Ihr, insolange die Bahn in Euren Händen liegt, mit dem Tarife, namentlich in Rohproducten, welche, wie die Kohle, vom Frachtsatze wesentlich beeinflußt werden, auf das Niveau der billigsten bestehenden Frachtsätze herunter gehen, und da bei Eurer Bahn das Coalitions-, Cartel- und Refactiewesen ganz besonders blühte, so werden wir einige drakonische Pönalbestimmungen zur Sicherstellung einer wahrhaft freien und ehrlichen Concurrenz vereinbaren.«

Hätte der Minister ungefähr diesen Weg eingeschlagen, so hätte eine solche Vereinbarung als Grundlage nicht angefochten werden können, denn sie stützt sich auf die allgemein anerkannte Gepflogenheit bei Concessionirungen; sie ist klar und billig für beide Theile. Man kann, wenn auch nicht der Staat der Paciscent wäre — der doch moralisch vorzugehen hat — der Nordbahn keine härteren, aber auch keine günstigeren Bedingungen auferlegen, als allen anderen Bahnen; die Unternehmer der Nordbahn wagten ihr Geld ohne irgend welche Garantie von Seite des Staates, die modernen Concessionäre verlangten Garantien und nahmen einen Gewinn vorweg.

In einem solchen Ausgleiche wäre aber die Verstaatlichung, und zwar in der vortheilhaften Form der Option ausgesprochen, weil ein Recht immer mehr werth ist, als eine Verpflichtung. Wenn sich der Staat das Recht glatt erwirbt, nach seinem Belieben seiner Zeit die Bahn ganz umsonst zu bekommen, oder aber früher abzulösen, so ist allen Anforderungen entsprochen, ohne zu drakonischen Mitteln zu greifen, die nur den Geldmarkt erschüttern würden. Es muß der Regierung freigestellt werden, ob sie früher gegen Entgelt oder später ohne Entgelt die Nordbahn übernimmt, daher der Antrag des Abgeordneten Bilinsky der zeitgemäße war.

Die Nordbahnfrage ist daher für einen objectiven Beobachter sehr einfach. Die Verstaatlichung muß erfolgen, sie braucht aber nicht augenblicklich zu erfolgen, denn der billige Tarif läßt

sich auch so vereinbaren. Ein Vergleich *muß* geschlossen werden, *er darf aber die Grenzen jener Rechte und Pflichten nicht überschreiten*, welche anderen Gesellschaften gezogen wurden. Die Aufregung und das Schwanken der öffentlichen Meinung ist nur die traurige Frucht unserer faulen gesellschaftlichen Zustände, in welche jedes Gemeinwesen früher oder später hineingerathen muß, dessen Mitglieder, wenn auch nur zum großen Theile, kein anderes Moralprincip kennen, als den Criminalcodex und die öffentliche Meinung; daher auch rücksichtslos den Kampf ums Dasein führen, wenn sie diese beiden Klippen zu umschiffen vermögen.

Würde *jeder Einzelne* die Ueberzeugung in sich tragen, daß sich auch bei dem Einzelnen »Alles durch sich selbst strafe«, so würden auch die verschiedenen Körperschaften politischer und wirthschaftlicher Natur durch ihr Gebaren sich nicht discreditirt haben und nicht so viel Gift und Zündstoff in den Massen erzeugen, wodurch jede Action erschwert wird, weil der Zustand des ganzen gesellschaftlichen Organismus krankhaft ist.

Die Verstaatlichung *aller Bahnen* wird erfolgen, aber sie soll etappenweise in Scene gesetzt werden, und so wie der Staat die Forstwirthschaft großer Complexe leichter überwachen kann, als die Verwüstung der Bauernwälder, so ist es leichter, einer großen Bahn als einer kleinen auf die Finger zu sehen und zu klopfen. Die Verstaatlichung muß offenbar bei den kleinen Bahnen beginnen, die eine förmliche Satrapenwirthschaft führen und der Industrie, wie z. B. in Westböhmen, tiefe Wunden schlagen, und mit den großen endigen.

Die Nordbahnfrage wurde die Veranlassung, daß das Princip der Verstaatlichung auch auf anderen Gebieten als dem der Eisenbahnen in Discussion gezogen wurde. Herr M. Grell hat in der Plenar-Versammlung des österreichischen »Reformvereines« Reden de rebus omnibus et quibusdam aliis gehalten und veröffentlicht, die — wenigstens im Vereine — sehr beifällig aufgenommen wurden. Warum auch nicht? sagt doch ein großer Dichter:

»Gewöhnlich glaubt der Mensch, wenn er nur Worte hört,
Es müsse sich dabei doch auch was denken lassen.«

Der Redner und Autor behauptet, daß die »absolute« Lösung der »socialen Frage« unmöglich sei, ohne letztere auch nur zu definiren. Er motivirt diesen Ausspruch mit den Worten:

»So lange es fleißige und faule Menschen, Sparsame und Verschwender gibt, so lange das auf der natürlichen Liebe der Eltern zu den Kindern basirende Erbrecht besteht, so lange wird es auch stets ärmere und reichere Leute geben, d. i. so lange das Menschengeschlecht mit seinen Mängeln und Unvollkommenheiten besteht. Halten wie daher fest an dem Axiome, daß eine absolute Lösung der socialen Frage für immer unmöglich ist.«

Herr Grell verwechselt hier nicht nur die sociale Frage mit dem Communismus, sondern bekennt sich insofern zu dem letzteren, als er die Verschiedenheit der Vermögen für etwas Unvollkommenes hält.

Die sociale Frage ist nun allerdings κατ᾽ ἐξοχήν eine Eigenthumsfrage, welche in dem Probleme gipfelt, die »Antinomie des Eigenthums« zu lösen. Diese Antinomie besteht darin, daß das individuelle Eigenthum und dessen freier Erwerb einerseits die Grundlage aller Cultur und Sittlichkeit, andererseits aber die Quelle schonungsloser Abhängigkeit der Besitzlosen vom Capitale ist. Hic Rhodus, hic salta! Niemand hat diesen Widerspruch klarer entwickelt, als Proudhon, und sein berühmter Ausspruch: »Eigenthum ist Diebstahl« hat alle Jene, die seine Werke nicht gelesen, veranlaßt, ihn für einen Communisten zu halten, was er nicht war. Proudhon hat die Quelle des Uebels erkannt, ohne ein Mittel dagegen anzugeben. Nur weil der Reformverein, nämlich sein Redner und dessen zustimmendes Auditorium, den Knotenpunkt der socialen Frage nicht kennt, war es möglich, daß die darin gemachten Vorschläge als »partielle Lösung der socialen Frage« betrachtet werden konnten.

Betrachten wir uns nunmehr die dem Reformvereine gemachten Vorschläge; sie bestehen in der Verstaatlichung der

Bahnen, der Montangesellschaften und der Zeitungsannoncen, endlich in der Errichtung von Altersversorgungscassen.

Die Verstaatlichung der Bahnen hat nur dann einen Werth, wenn dadurch ein stabiler und billiger Frachtsatz erreicht wird, der aber nur erreicht werden kann, wenn die Bahnen keine anderen Lasten zu tragen haben, als die Regie; der Vortheil der Verstaatlichung hört auf, wenn die Bahn zu theuer ist, weil durch bloße Verschiebung der Staatslasten nichts gewonnen ist. Darum muß der Staat freie Hand haben, eine Bahn abzulösen, ohne dazu verpflichtet zu sein.

Die Verstaatlichungen der Post, des Telegraphen, der Bahnen, der Versicherungs- und Humanitätsanstalten sind theils durchgeführte, theils in späterer Zeit eintretende Maßregeln. Das Laissez faire der Civilisation mit ihrem Elend erblaßt, und die Nothwendigkeit der »garantirten Existenz« tritt immer mehr hervor. Der Garantismus — sit venia verbo — ist der Nachfolger der Civilisation; doch fehlen derzeit die ausreichenden Mittel zur Durchführung.

Eine Verstaatlichung der Industrie ist aber schon »Socialismus«, und dieser ist wenigstens auf diesem Gebiete ein verderbliches Experiment. Der Socialismus ist etwas Organisches, der sich in vielen Dingen bereits entwickelt hat und noch weiter entwickeln kann, aber durch den Staat nicht in Scene gesetzt werden darf. Mag sein, daß Lebensbedürfnisse, wie Salz, Kohle und Holz, unter Staatsregie gestellt werden können, für die Industrie im eigentlichen Sinne darf die freie Concurrenz, der wir den Aufschwung verdanken, ebenso wenig aufgehoben werden, als das freie Eigenthum.

Was die »sociale Frage« betrifft, so befindet sich der Reformverein auf falscher Fährte, wenn er der Behauptung zujubelt, daß sie nicht gelöst werden könne. Theoretisch ist sie gelöst, und an ihre praktische Durchführung kann der Einzelne, noch besser ein Verein, und am besten der Staat Hand anlegen, ohne irgend etwas zu verstaatlichen.

Es ist ganz richtig und bereits anerkannt, daß irgend etwas für den sogenannten vierten Stand geschehen müsse, nur

weiß man nicht, was geschehen soll; man hat sich nicht einmal die Frage gestellt, warum es ihm so schlecht gehe.

Die Lage des Besitzlosen ist darum eine so traurige, weil Jeder, der das Licht der Welt erblickt und Bürger eines europäischen Gemeinwesens wird, nicht als Eigenthümer sondern als Schuldner dasteht. Wenn ein Gemeinwesen statt einer Collectivschuld ein Collectiv-Vermögen besäße, so würden dessen Mitglieder keine so traurige Existenz haben. Man kann nun allerdings einen linken Handschuh durch Umkippen sofort in einen rechten verwandeln, nicht aber einen verschuldeten Staat in einen activen; den Anarchisten schwebt allerdings ein derartiges radicales Mittel vor den Augen. (Daß die Besteuerung als solche das Collectiv-Eigenthum nicht ersetzt, kann hier nicht klargelegt werden.) Nichtsdestoweniger können Einzelne, Vereine und Staaten die Hand ans Werk legen.

Was können Einzelne?

Der Leipziger Buchhändler Tauchnitz hatte keine Kinder und mußte daher wohl fühlen, daß er die Schuld an seine Eltern und vergangene Generationen durch Erziehung eigener Kinder nicht abtragen könne; er hinterließ ein Vermögen von 4 Millionen Mark der Stadt Leipzig für humanitäre Zwecke, mit der Clausel, daß 10 Procent des Zinsenertrages durch 200 Jahre zurückgelegt werden, wodurch dem Rathe der Stadt Leipzig im Jahre 2084 eine jährliche Rente von 40 Millionen zur Verfügung stünde. Das »Leipziger Tageblatt« bespricht nun die Folgen dieser Stiftung; es hätten die Bewohner der »großen Seestadt Leipzig« dann absolut keine Steuer mehr zu zahlen; sie könnten ferner entweder Freiquartiere oder schöne, luftige Wohnungen um billiges Entgelt bekommen; jeder Bürger könnte eine je nach der Kopfzahl seiner Familie festzustellende Jahressumme bekommen: für Bekleidungsgegenstände, für eine Sommer- oder Badereise und für eine Weihnachtsbescherung; die ganze Stadt könnte elektrisch beleuchtet und mit einer Centralheizung versehen, große, unentgeltliche Badeanstalten könnten errichtet, häufige Festessen veranstaltet werden u. s. w. Auf gleiche Weise hat eine andere edle Seele, der Brünner Gemeinderath Valen-

tin Falkensteiner, 770.000 fl. für wohlthätige Stiftungen soeben hinterlassen. Was kann man aus diesen Beispielen lernen?

Man lernt daraus, daß es wirklich einen Weg gibt, gewisse minima der Existenz sicherzustellen, den Familienvater unter den Arbeitern dem ledigen gegenüber concurrenzfähig zu machen und für die Pflege und Erziehung der kommenden Generation zu sorgen.

Der Verein kann noch mehr thun als der Einzelne; er kann für diesen gewiß nicht staatsgefährlichen Gedanken Propaganda machen. Es gäbe allerdings ein Mittel, das Wunder wirken würde — leider liegt es nicht in der Hand der Vereine. Man sagt, der Kaiser von Brasilien habe vor Jahren einen Orden gestiftet und diesen ganz einfach verkauft, dafür die Summe von 2 Millionen gesammelt und mit dieser Summe ein Narrenhaus gebaut. Wenn so ein Verein das Recht hätte, an die Stifter und Mitglieder etwa blaue Kreuze vertheilen zu dürfen — das wäre freilich etwas anderes!!

Der Staat kann sich in wenig Wochen die Kenntniß schaffen, wie viel Stiftungen schon vorhanden sind, was er für Schulen, Spitäler und Versorgungshäuser an Lasten trägt und welches Einkommen er von der Erbsteuer bezieht. Er kann dann gegen Uebernahme von verhältnißmäßigen Lasten auf die Erbsteuer verzichten, selbe für lachende Erben wesentlich erhöhen und capitalisiren. Es war wahrlich nicht nothwendig, daß fast die ganzen fünf Millionen des Juweliers Ott an lachende Erben gezahlt wurden. Der Staat kann durch Regulation der Erbsteuer dem Proletarier in dessen eigenem Interesse Achtung für das Eigenthum eines anderen einflößen.*) Bedenkt man, daß mindestens der zehnte Mensch ohne Kinder stirbt, daß die Generationsdauer 30 Jahre beträgt, so ergibt die Rechnung, daß durch Einsetzung der Gesellschaft als Notherben bei Kinderlosen mit einem Pflichttheile von nur 25% die vermeintlichen Utopien des »Leipziger Tageblattes« buchstäbliche Wahrheiten sind, weil das Collectiv-Eigenthum täglich, ja stündlich wächst.

*) Ueber die Organisation, die Schnelligkeit der Wirkung und die Einwürfe siehe I. Band meiner »Vorurtheile«.

Auf diese Weise kann man die Antinomie des Eigenthums heben, d. h. man kann die Wohlthaten des freien Eigenthums belassen und dessen Schädlichkeit beseitigen; man stellt dem individuellen Capital das collective entgegen, während man derzeit dem ersteren durch Milliarden Staatsschulden machtlos gegenübersteht und sich dann wundert, daß der Proletarier darbt und verwildert. Die Richtigkeit meiner Aufstellungen ist von Professor Hoffmann in Würzburg, Eduard von Hartmann und Anderen auch anerkannt worden. Will man das nicht, nun so werden seiner Zeit Andere den Handschuh umkippen — denn »Alles straft sich durch sich selbst!«

Wenn der Staat irgend einem Monopole entgegentritt und, wenn nicht anders, zur Verstaatlichung schreitet, so ist er im Rechte; dem weitaus wichtigsten Monopole des Capitales und der Ausbeutung des Arbeiters kann er aber nur durch die Errichtung eines nicht verstaatlichten Collectiv-Eigenthums steuern. Würde der »Reformverein« seine Agitation auf dieses Feld verlegen, so würde er es sehr bald als ein dankbareres als sein bisheriges erkennen. Welche Bedeutung hat die Verstaatlichung der Nordbahn gegenüber solchen Fragen!!









